

Brobyggeren

Nr. 3 – desember 1996

26. årgang



Ikke julefri hvert år
-Brøytebilsjåfør Georg Grevsgård
• Side 3

Forskjellen på Norge og Xinjiang
-Kinesisk fokus på trafiksikkerhet
• Side 4-5

Nervesenter for trafikkinformasjon
-Vegtrafikksentralen i Porsgrunn
• Side 8-9

Bilistene pynter stadig på autovernet
-Drammen veg- og trafikkstasjon
• Side 10-11



Statens vegvesen
Buskerud



Vegsjefens julehilsen:

Fagkunnskap på høyt nivå



Vegsjef
Trygve Rognan

Førjulstiden med mørke, begynnende frost, snø og tilhørende vanskelige føreforhold stiller store krav til vår beredskap og påpasselighet med brøyting og strøing. Trafikantene skal kunne ferdes sikkert og mest mulig problemfritt på vegene også på denne tiden av året.

Selv om metoder og utstyr stadig videreutvikles, er dette vel innøvde arbeider med greie rutiner som utføres med presisjon og dyktighet.

Slik er det også på andre felt av Vegvesenets mange virkeområder - det være seg innen veg- og kjøretøyfagene, innen planlegging og prosjektstyring eller interne servicetjenester som økonomi, data, personalforvaltning og mye annet.

Grunnlaget for alt dette er fagkunnskap. På våre kjerneområder - de områdene som er viktigst for vår virksomhet som vegetat - skal og må vi være ledende i slik kunnskap og de prosedyrer den anvendes gjennom.

Våre faglige ambisjoner om å gjøre godt arbeid og holde rammer for tid og økonomi, gjør at vi normalt har det travelt - hver på vår plass. Vi irriterer oss over forsinkelser som stadig mer tidkrevende regelverk og prosedyrer påfører oss. I de senere år har vi sett at økte plankrav og mer vidtrekende prosedyrer i Plan- og bygningsloven har lagt år til planleggingstiden.

Vårt nye økonomistyringssystem har hatt innkjøringproblemer, og mange data har ikke vært tilgjengelige. Vi arbeider fortsatt med systemene for internkontroll, HMS og kvalitetssikring. Samtidig er vi alle stadig engasjert med Det nye Vegvesenet, vår største organisasjonsendring noen gang.

Sett i sammenheng er disse endringene rettet mot bedre, helhetlige oppgaveløsninger og mot kvalitetssikring. De uttrykker samfunnets krav til at våre tiltak ivaretar omgivelsenes interesser på en fullverdig måte, og våre egne krav til kvalitet og effektivitet i gjennomføringen av arbeidene.

Målet på om vårt arbeid er vellykket, er at samfunnets krav til kvalitet og effektivitet er tilfredsstillt og blant annet kommer til uttrykk i politiske vedtak. Ferske eksempler på langvarige planprosesser som i så måte er vellykket er Drammenspakken, som nå er under utførelse og Oslofjordprosjektet, som ventes vedtatt av Stortinget før jul.

Om denne kvalitet, om travelhet og mulige frustrasjoner sier Piet Hein i et fint lite "Gruk":

*Det finnes visse
ting man må
la vær å haste
for å nå*

Brøyting og strøing gir øyeblikkelig effekt. Brøytesjåføren ser nytten av sitt arbeid allerede mens han holder på med det. Planleggeren kan måtte vente både fem og ti år før han får en slik bekreftelse.

Men felles for dem - og for alle andre som arbeider i Vegvesenet, er at vi må holde vår fagkunnskap på et høyt nivå og at vi utøver den med arbeidsglede og glød også når forandringens vinder blåser sterkt.

Jeg vil takke alle medarbeidere over hele fylket for god innsats i året som har gått. Jeg ønsker dere og familiene deres god jul og vel møtt i det nye året! Det samme ønsker jeg våre pensjonister!

Trygve Rognan



Utgitt av

Statens vegvesen
Buskerud vegkontor,
Tollbugt. 2
Drammen

Redaktør

Tor Gervin

Journalist

Inger Lise Sagmo

Redaksjonsråd

Hans-Jan Håkonsen
Einar Ottersen
Albert Skarstad
Erik Lysenstøen

Lay-out, repro og trykk

Drammen Grafisk a.s

Forsidebilde

Kroksund bro, Ringerike
Foto: Erik J. Laeskogen

Opplag

1.500 eksemplarer
Ettertrykk med
kildeangivelse anbefales



-Godt å ha fri i jula

-Jeg skal ha fri hele jula i år, og det ser jeg virkelig fram til. Som skiftarbeider kan man ikke regne med julefri hvert år, så jeg setter ekstra stor pris på det når jeg først får en skikkelig juleferie. Julekvelden feires i lag med familien hjemme på Geilo, og ekstra stas blir det i år, siden vi får barnebarn på besøk.



TEKST: INGER LISE SAGMO

FOTO: SIGMUND KRØVEL-VELLE

Georg Grevsgård er en av ti karer som jobber med vintervedlikehold på rv 50 mellom Hol og Aurland. Når vinteren er som hardest, er Georg og hans kolleger blant dem som må stri med det. Kampen mot vind og snø kan være tøff, og værgudene tar ingen hensyn til høytider. Blåser eller snør det må vegen brøytes - uansett om det er selveste julekvelden.

27 år i Statens vegvesen

Georg Grevsgård har arbeidet i Statens vegvesen siden 1969. Han begynte som maskinkjører på knuseverk. Da vegstasjonen på Geilo åpnet i 1974, gikk han over i en kombinert maskinkjører- og reparatørjobb. Han har deltatt i vintervedlikehold av Hardangervidda i 12 år, men etter at denne oppgaven ble overtatt av Statens vegvesen Hordaland i 1992, har rv 50 fram til Geiterygg-tunnelen vært Georgs domene.

Rettferdige skiftordninger

-Vi forsøker å organisere skiftene slik at julejobbinga ikke faller på de samme personene hvert år - og det har vi heldigvis lyktes med i stor grad, sier han.

Døgnet er delt opp i tre skift: 0700-1500, 1500-2300 og 2300-0700. I overgangsperioden mellom høst og vinter er karene i beredskap i tilfelle det begynner å snø eller bli glatt, og deretter går de over i faste enmanns-skift. Fra senest 15. desember er det alltid to mann på hvert skift.

-Slik er vi sikre på at alt er i orden når juletrafikken tar til, forklarer Georg med et smil.

Verst for de der hjemme

Med lang fartstid i Statens vegvesen er det blitt flere julekvelder på jobb. Er ikke dette litt trasig?

-Vel, det er jo ikke det man ønsker mest av alt, men det går greit, mener Georg Grevsgård.

-Man får regulere tradisjonene litt, kanskje ta julemiddagen litt seinere eller tidligere, og gjøre det beste ut av situasjonen. Forøvrig tror jeg de hjemme alltid har syntes det er verre de gangene jeg har måttet på jobb enn hva jeg selv synes. Særlig gjaldt dette mens barna var små, og da var det nok med tyngre hjerte jeg dro på jobb, enn det er nå som de er blitt voksne, minnes han.

Arbeidet på julekvelden er akkurat som andre dager - de samme oppgavene skal utføres. Forskjellen er at det er mindre trafikk enn andre dager.

-Og så er det gjerne litt ekstra godt i matpakken, påpeker Georg.

Glad i naturen og friluftsliv

Selv om ubekvem arbeidstid er et minus, så trives Georg Grevsgård godt i jobben sin.

-Jeg er verken fattig eller rik, men en sikker og frivillig arbeidsplass har jeg i alle fall. Arbeidet er fritt og variert, og jeg får anledning til å være ute dagen lang. Jeg er glad i naturen, sier han.

-Jeg liker godt å gå på ski, og er så heldig å ha skiløypa like utenfor stua. I jula kommer det derfor sikkert til å bli mange og lange turer i skog og mark, avslutter Georg Grevsgård. ♦



I oktober var en delegasjon på ti personer fra den kinesiske provinsen Xinjiang på studietur i Norge. I tillegg til tolker, besto gruppa av forskere og ansatte i trafikktoliet og i trafikadministrasjonen. Vegdirektoratet hadde det overordnede ansvaret for opplegget, og de hadde blant annet valgt Buskerud som vertskap for gjestene i en periode. Etter ei uke hos Vegdirektoratet i Oslo, kom de kinesiske gjestene til Vegkontoret i Drammen.

Kinesisk fokus på trafikk-sikkerhet

-Hensikten med besøket var at kineserne skulle lære hvordan man foretar ulykkesanalyser og hvordan disse effektivt kan utnyttes i trafikk-sikkerhetsarbeid. Vi i Statens vegvesen Buskerud har systematisk og gjennom lang tid benyttet oss av denne metoden i arbeidet med å redusere antall ulykker og ulykkesbelastede steder - såkalte blackspots. Dette sier Per Ole Wanvik fra Trafikk-sikkerhetsseksjonen. Han var vert for gjestene under oppholdet i Drammen.



Interessen var stor da distriktsleder Odd Grette demonstrerte hvordan han hentet inn opplysninger om temperatur og fuktighet i vegdekket flere steder i fylket.

Innføring i bruk av ulykkesanalyser



TEKST OG FOTO:
INGER LISE SAGMO

Trafikk-sikkerhet var altså stikkordet for kinesernes besøk i Norge. Ved Vegkontoret i Drammen var det lagt opp til et variert program, slik at gjestene fikk belyst hovedtemaet fra ulike ståsteder. Drammen politikammer og Drammen kommune var blant de stedene som ble besøkt. De kinesiske gjestene deltok dessuten på forelesninger om trafikk-sikkerhetsarbeid.

Praktiske oppgaver

Etter en teoretisk innføring i hvordan ulykkesanalyser inngår som en viktig del av trafikk-sikker-

-Kineserne var veldig hyggelige å ha på besøk, sier Per Ole Wanvik. Han var vert for delegasjonen under oppholdet i Drammen.





hetsarbeidet, ble det arrangert praktiske øvelser. Med politi- og forsikringsrapporter som grunnlag analyserte gjestene en del ulykker på særlig belastede steder, og ble deretter tatt med på befaring til de aktuelle stedene. Der fikk de i oppgave å komme med forslag til hvilke tiltak som burde iverksettes for å redusere ulykkesfrekvensen.

-Det var veldig interessant å høre hvilke løsninger kineserne hadde på problemene. Blant annet hadde de liten tro på rundkjøringer, og sverget heller til lysregulering, forteller Wanvik. Han kunne likevel fornøyd konstatere at gjestene også hadde stor tro på tiltak som for eksempel opphøyde gangfelt og tverrgående, opphøyde striper i kjørebanelen.

-Dette var nye og ukjente løsninger for gjestene, sier han.

Omvisning ved Drammen veg- og trafikkstasjon

Besøk ved Drammen veg- og trafikkstasjon sto

også på programmet. Her ble gjestene ønsket velkommen av distriktsleder Odd Grette. Han presenterte først en del fakta om stasjonen og dens ansvarsområder, og deretter ble gjestene vist rundt på stasjonen. Grette demonstrerte blant annet, til tilskuernes beundring, hvordan man kan hente inn opplysninger om temperatur og fuktighet ut fra elektroniske målinger av vegdekket omkring i distriktet. Slik kan man komme naturkreftene i forkjøpet og forebygge farlige kjøreforhold.

Befaring av veinettet

Med Per Ole Wanvik som sjåfør og kjentmann, ble gjestene også tatt med på en busstur i Drammen- og Kongsberg-området. De fikk grundige forklaringer på ulike typer skilting og vegmerking, og fikk også se eksempler på hva som var gjort for å utbedre tidligere ulykkespunkter.

-Verdifull lærdom

-Trafikksikkerhet er et av satsingsområdene innenfor de vegprosjektene vi nå jobber med i Xinjiang. Guan Jong Cheng, en av deltakerne i den kinesiske delegasjonen, gir oss ingen grunn til å tvile på at gjestene har hatt stort utbytte av turen hit til Norge.

Vi har lært mye som vil være til stor nytte hjemme i Kina. Ulykkesanalyser, slik vi har sett dem brukt her i Norge, er en metode vi kommer til å bruke i vårt trafikksikkerhetsarbeid, forteller han.

Ulykkesstatistikken for vegene i Xinjiang er dystert. I forhold til trafikkmengden er frekvensen for dødsulykker 15 ganger så høy som i Norge.

-Opplæring i trafikksikkerhetsarbeid og dokumentasjon av forbedringer er ett av kravene som Verdensbanken stiller for at vegprosjektene vi jobber med skal få den nødvendige økonomiske støtten, forteller Cheng. I to år har det nå pågått bygging av motorveger, finansiert av lån fra Verdensbanken. Lånene skal tilbakebetales ved hjelp av bompenger. Innen to år skal i alt 300 km ny motorveg stå klar til bruk.

Større nettverk i Norge

-Den største forskjellen på vegutbygging i Norge og Xinjiang, er antallet vegger og størrelsen på dem. I Kina har vi få, men store vegger, mens dere i Norge har satsset på flere og mindre vegger. Samtidig har dere i stor grad tatt hensyn til miljøet når dere har anlagt disse vegene.

Guan Jong Cheng gir tydelig inntrykk av at han og de andre gjestene liker det de har sett i Norge. Han fortsetter:

-Vegnettet her i Norge har den fordelen at dersom det skulle skje en ulykke på en vegstrekning, har man alltid omkjøringsmuligheter. Når det skjer ulykker på en av de store vegene i Kina, blir trafikken stående bom fast!

Tar ansvar for å informere

-Vi har lagt merke til at vegmyndighetene i Norge

er flinke til å informere trafikantene. Dette gjelder særlig opplysninger om vær og føre, eller ved omkjøringer i forbindelse med trafikkuhell. I Kina brukes det på langt nær så mange skilte som her til lands, sier Cheng. Hele delegasjonen er enig i at dette er en medvirkende årsak til det store antallet dødsulykker.

Lovlydige nordmenn

-I Kina er det færre trafikkregler og restriksjoner å forholde seg til. Slik har myndighetene mindre innflytelse på trafikken, legger Cheng til.

-Likevel tror jeg den viktigste årsaken til at dødsulykkene er så få i Norge, er at dere nordmenn er så lovlydige. Kinesere har ikke den samme respekten for trafikkreglene som folk i Norge har, avslutter han. ♦



-Norgesbesøket har vært svært nyttig. Metodene dere bruker for å registrere ulykker vil bli tatt i bruk av forskerne hjemme i Kina, forteller Guan Jong Cheng.



Flå-væringenes nye bru offisielt åpnet

En representant for de framtidige brukerne - 15 år gamle Jeanette Sæterstøen - fikk æren av å skjære over båndet da den nye Flå bru ble offisielt åpnet 11. oktober. Innbudte gjester og frammøtte Flå-væringer overvar en flott åpning med norske flagg, korpsmusikk og gratulasjoner fra alle hold.



Jeanette Sæterstøen hadde et like godt godt grep om situasjonen som hun hadde om både kniven og båndet. Her er det like før det store skjer! Vegsjef Trygve Rognan og Knut Haug (formann i Hovedutvalget for samferdsel) var gode hjelpere.



TEKST OG FOTO:
INGER LISE SAGMO

En av mange stolte og blide personer som var tilstede, var Statens vegvesens byggeleder, Vidar Skogseide.

-Jeg er svært fornøyd med resultatet av det 14 måneders lange arbeidet. I ettertid vil det alltid være noen småting vi gjerne skulle ha gjort annerledes, men alt i alt synes jeg det hele har gått bra. Samarbeidet med entrepenører, konsulenter og kommunen har gått veldig fint, sier Skogseide tilfreds.

Kassebru med innvendig vifte

Den nye brua på Flå er ei kassebru, og er den første av dette slaget som Statens vegvesen bygger i Buskerud. Brua består av en hul stålkasse med betongdekke og et slitelag i betong. En fordel med denne brutypen er at den tillater relativt lange spenn. Det er derfor bygd kun én piler i elveløpet.

Innvendig er den store stålkassen umalt. For å hindre rust er det montert ei stor vifte som sørger for å holde luftfuktigheten inne i kassen på et lavt nok nivå. Dersom fuktigheten skulle bli for høy, vil en varsellampe som er montert på bruas vestside begynne å blinke.

Statens vegvesen har brukt lokale entrepenører til arbeidet. Veidekke ASA har utført betongarbeidene, mens T. Engene A/S har utført arbeidene på de tilstøtende vegene.

Stålkonstruksjonene er levert av Excon A/S i Sandnessjøen.

Historisk innledning

Det hersker ingen tvil om at det var en stor dag for bygdefolket i Flå, og det var ikke rent få som hadde møtt opp for å få med seg åpningsseremonien. Ordfører Hans Bekken var tydelig stolt over at kommunen hadde fått ei lenge etterlengtet ny bru, da han ønsket alle velkommen. Han hadde valgt en historisk vri på sin åprøngstale, og skiserte blant annet hvordan tilværelsen var da man enten måtte gå lange, strabasiose omveger eller bli fraktet med båt for å komme over på den andre sida av elva.

-Den avgjørende årsaken til at gamle Flå bru ble bygget, var at Bergensbanen ble åpnet i 1909. Dette skapte et enda større behov for ferdsel over elva. I 1910 sto den første brua på Flå ferdig til bruk, fortalte Bekken. Som en liten kuriositet kunne han opplyse om at den gamle Flå bru hadde en prislapp på omlag 70 000 kroner, noe ganske annet enn dagens bru til 15 millioner kroner...

Mye til felles

Vegsjef Trygve Rognan la i sin tale vekt på at den nye Flå bru har flere av de kvalitetene som brua fra 1910 hadde.



-Den gamle Flå bru var i sin tid ei moderne bru og et landemerke i Flå. Den var fint tilpasset landskapet, og hadde god bæreevne i forhold til de trafikantene den var beregnet på, nemlig gående og hest med vogn. Den nye brua følger opp denne tradisjonen. Den glir godt inn i terrenget og er ei vakker bru, i tillegg til at den er tilpasset dagens trafikk, sa Rognan. Han overbragte sine gratulasjoner til innbyggerne i Flå, og takket samarbeidspartnerne og Vegvesenets egne for godt utført arbeid.

Eieren gratulerte

Buskerud fylkeskommune er eier av den nye brua på Flå. Formann i Hovedutvalget for sam-

ferdsel, Knut Haug, fikk også anledning til å gratulere Flå-væringene med den nye brua.

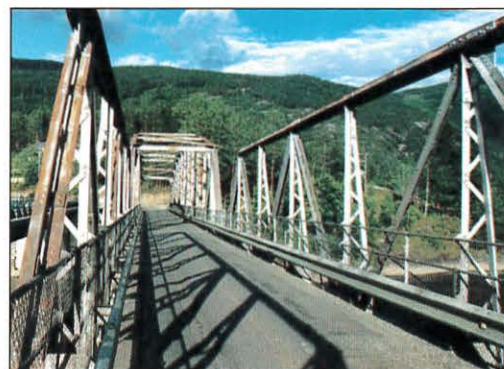
-Jeg ser at brua har fått egen gang- og sykkelbane. Dette viser at bygdas barn og unge blir tatt godt vare på, mente Haug, og siktet til alle de som krysser brua på veg til og fra skolen.

Standsmessig transport

Etter at åpningen var vel overstått, ble Haug sammen med ordføreren, vegsjefen og snorklipper-sken kjørt over brua i et blankpolert prakteksemplar av et dollarglis. De som ikke fikk skyss hjemover, styrket seg litt med kaffe og husmorlagets hjemmebakete godsaker før de tok bena fatt. ♦



Både store og små Flå-væringar hadde møtt opp for å overvære den store begivenheten.



Gamle Flå bru er historie... (Foto: Ståle O. Sagabråten)



... mens denne brua skal tjenestegjøre i mange år framover.



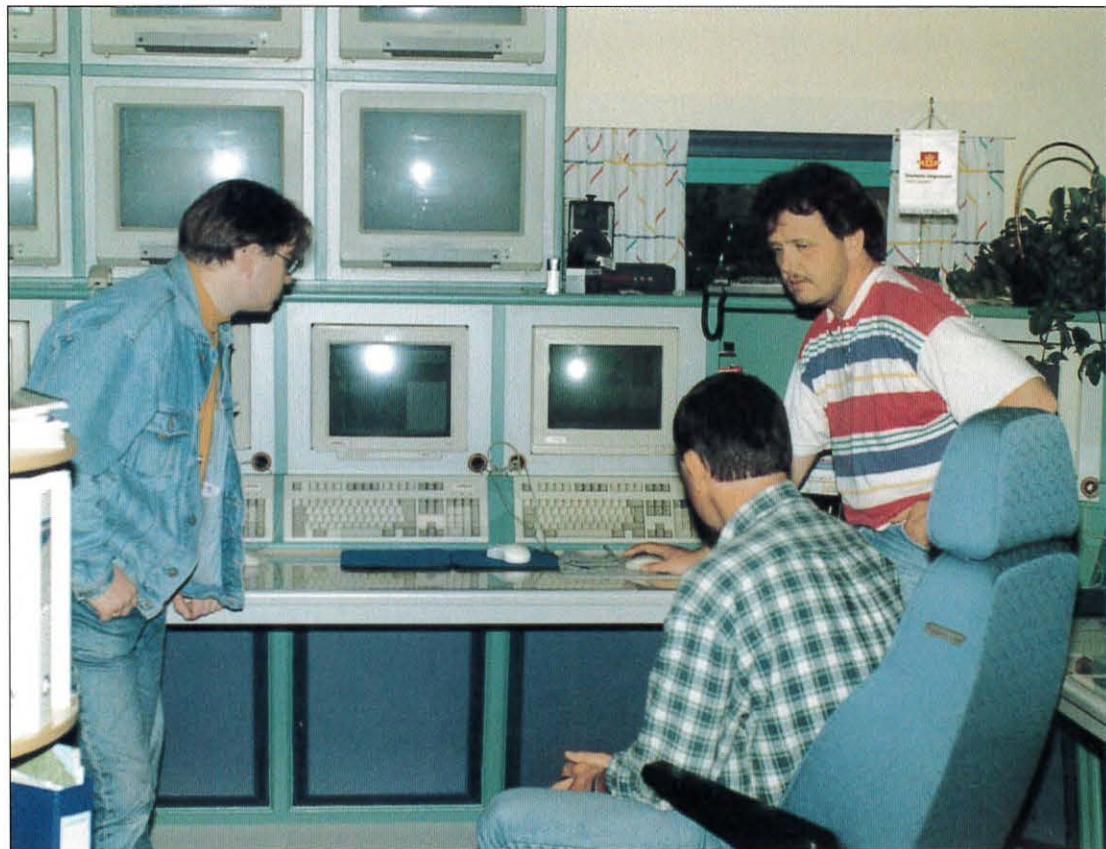
Den nye brua er offisielt åpnet, og prøvekjøres med dette amerikanske vidunderet.



Vegtrafikksentralen i Porsgrunn:

Nervesenter for trafikantinformasjon

Det kimer i telefonen på Vegtrafikksentralen. Operatørene svarer på spørsmål om veg og føre, og sender videre meldinger om ulykker og trafikkproblemer. I "kommandosentralen" i Porsgrunn har de full oversikt over trafikken i fem fylker - Aust-Agder, Vest-Agder, Telemark, Vestfold og Buskerud.



Brobyggers utsendte får innføring i VTS'ens ulike overvåkingsystemer.



TEKST: HELGE HASSELGÅRD

FOTO: WILLY BAKKEN

I Porsgrunn sitter de to operatørene Sjur Keim og Torgeir Haugland ved "kommandosentralen" for hele vegsystemet i de fem fylkene. Med noen "museklikk" her kan de stenge E 18 og omdirigere trafikken til omkjøringsveger ved hjelp av fjernstyrte skilt. Er døren til et brannskap i en tunnel i Arendal åpnet, ringer alarmen. En TV-monitor viser bilde av trafikken i Kobbervikdalen. En dataskjerm viser bevegelsene i lyskryssene i Porsgrunn.

Med alarmsystemer i tunnelene og automatisk trafikkteiling og fjernstyrte skilt langs vegene, er det ikke vanskelig for operatørene å holde oversikten og kunne styre trafikken fra kontrollpulten i Porsgrunn. Det har mange fordeler, ikke minst når sommetrafikken langs E 18 bukter seg gjennom alle de fem fylkene. Skal det store kaoset forhindres, må operatørene i Vegtrafikksentralen ha full oversikt over trafikkutviklingen langs hele ruta.

Varslingen kan svikte

Til tross for all den avanserte teknikken, hender det likevel at Vegtrafikksentralen ikke har den fulle oversikten. Det skjer når ulykker og andre hendelser ikke blir innvarslet.

-Det hender vi leser i avisene om store ulykker som vi ikke har ant noe om. Da er det politiet som har sviktet og ikke varslet oss, sier operatør Torgeir Haugland.

Både politiet selv og ikke minst trafikantene har stor nytte av at Vegtrafikksentralen alltid har oversikt over slike hendelser. Men det er ikke lett å få en annen etat til å innarbeide nye rutiner.

-Det blir bedre etterhvert. Når folk forstår hvilke muligheter som ligger i samarbeid med oss, er de straks positive, sier Haugland.

Klaffebruer

Vegtrafikksentralen flyttet inn i nye lokaler ved



bredden av Porsgrunnelva i februar 1995. Bygget ble plassert her blant annet fordi sentralen dermed kunne ta seg av styringen av de to klaffebruene over elva. I annen etasje sitter bruoperatør Mona Lerstang som den reneste flygeleder med videomonitorer, radar og alle knappene som styrer trafikken og åpner og lukker klaffebruene. Båter som kommer oppover eller nedover elva melder fra over VHF eller mobiltelefon, og dermed stoppes trafikken over brua og klaffene vip- pes opp for å slippe fram trafikken under brua.

Seks operatører går i skift for å holde kontrollen 24 timer i døgnet på Vegtrafikksentralen. Om natta har de også ansvar for bruene, men på dagtid er det tre bruoperatører som tar seg av trafikken på elva.

Informasjonsteknologi

Svein Hørta er nestleder med ansvar for IT. Sentralen er bygd opp omkring elektronisk databehandling. Bruk av IT er helt avgjørende for hvor godt sentralen kan fungere. Det siste nye er et program som teller kjøretøyer på et videobilde. Dermed kreves bare et kamera ute ved vegen, istedet for tellesløyfene. Dette systemet er under utprøving.

En annen nyhet som er i full bruk, er en server som sender fakser i ekspresstempo.

-Vi sendte ut 109 fakser på 18 minutter da vi testet systemet, forteller Hørta fornøyd.

-Med dette utstyret kan vi varsle alle våre kon-

takledd i Vegvesenet, politiet og andre etater om alvorlige hendelser på svært kort tid.

Enkelte vegstasjoner har nå koblet over sentralbordnummeret til Vegtrafikksentralen om natta.

-Her går vi jo 24-timersvakter uansett, så vi kan ta oss av henvendelser av ulik art som ellers ville ha vekket opp oppsynsmenn og andre vegfolk midt på natta. Vi var nok litt skeptiske til å begynne med, men det er ikke blitt så veldig mye ekstra, og de som nå kan sove i fred er veldig glade for ordningen, sier Haugland.

Uvesentlige avstander

Såvidt Brobyggeren kan forstå, er kontrollen over trafikken i Buskerud vel ivaretatt her fra Vegtrafikksentralen i Porsgrunn. Det har vært diskutert hvorvidt Buskerud skulle være knyttet til sentralen i Porsgrunn eller i Oslo. Med dagens utrolige kommunikasjonsmuligheter, er de geografiske avstandene stort sett uvesentlige.

På veg hjemover langs E 18, legger vi merke til antenner som registrerer at vi kjører forbi, og vi ser de fjernstyrte skiltene som kan omdirigere oss hvis operatøren i Porsgrunn vet noe som ikke vi vet om trafikken lenger fram. Vi kjører gjennom Kobbervikdalen, og vet at om Haugland og Keim kikker på skjermen akkurat nå, kan de se oss passere. "Storebror ser deg" - men det føles faktisk ganske betryggende. ♦

Utvidet vegregistreringsprosjekt

For to år siden skrev vi i Brobyggeren om starten på et vegregistreringsprosjekt. Dette kom i gang etter initiativ fra Vegdirektoratet, og prosjektperioden var beregnet til to år.

Museumsansvarlig i Statens vegvesen Buskerud, Eivind Berge, forteller at prosjektet er blitt utvidet til å gjelde i alle fall ut 1997.

-Det har vist seg at arbeidet ble mye mer omfattende enn det vi trodde i utgangspunktet, sier Berge.

-Hvordan går dere fram når dere registrerer gamle veger?

-Ut fra gamle kart ser vi hvor det har ligget veger som nå er borte. Vi tegner dem inn på nyere kart, og går opp de strekningene det dreier seg om. Vi tar bilder underveis og fyller ut et standard skjema. Her registrerer vi blant annet nåværende og tidligere status, opprinnelig funksjon, hvilket år den var ferdig og hvilken teknisk stand den er i, forklarer Olav Harket, en av flere SvB-pensjonister som har engasjert seg aktivt i dette prosjektet.

-Hvor mange er med på dette arbeidet?

-Vi er fem-seks aktive pensjonister i museums- virksomheten i SvB. Vi driver ikke bare med vegregistrering. Gamle maskiner, redskaper og andre gjenstander blir tatt vare på, og det samme gjelder bilder og dokumenter, opplyser Berge. Han oppfordrer forøvrig alle om å bidra med historier eller objekter fra vegetatens fortid.

-Har dere andre prosjekter i sikte?

-Det er også mulig at vi skal delta i arbeidet med kartlegging av de gamle nordmannsslepene på Hardangervidda - de første ferdselsårene mellom øst og vest. Dette prosjektet ledes av kulturavdelingen i Buskerud fylkeskommune, og er et samarbeid med Telemark og Hordaland. Ennå vet vi ikke så mye om når og i hvor stor grad vi skal bidra til dette arbeidet.

-Det får vi komme tilbake til senere, avslutter Berge. ♦



I Brobyggeren presenterer vi de fire trafikkdistriktene og produksjonsområdene i Buskerud. Vi har tidligere tatt for oss Hallingdal (nr. 4/95) og Kongsberg (2/96), mens Drammen står for tur i denne utgaven.

Drammen trafikkdistrikt og produksjonsområde

Drammen distrikt omfatter kommunene Nedre Eiker, Lier, Røyken, Hurum og Drammen. Det er det eneste storbydistriktet, og utmerker seg også særlig ved motorveien som går gjennom Lier og Drammen. Godt og vel halvparten av fylkets innbyggere og kjøretøyer omfattes av Drammen distrikt.

Drammen sentrum er knutepunktet i distriktet, og er preget av mye og tung trafikk. Disse forholdene er under utbedring i form av den omfattende Drammenspakken. I tillegg vil distriktet etter hvert bli preget av arbeidet med Oslofjordforbindelsen. Veg- og trafikkstasjonen ligger på Lierstranda.



TEKST: INGER LISE SAGMO

FOTO: WILLY BAKKEN OG INGER LISE SAGMO

Produksjonsleder Sigmund Haugen:

-Stor og tung trafikk en utfordring

-Det som særlig kjennetegner Produksjonsområde Drammen, er den store trafikken vi må forholde oss til. Spesielt utgjør den en stor fare under vedlikeholdsarbeid på motorvegen, forteller produksjonsleder Sigmund Haugen.

Produksjonsansatte i Drammen distrikt har med seg en egen støtpute-bil når de skal utføre vedlikeholdsarbeid på E 18. En så drastisk form for beskyttelse er blitt helt nødvendig under arbeid der trafikken og hastigheten er stor. Reparasjoner av autovern langs motorveien er svært vanlige arbeidsoppgaver, for det er slett ikke sjelden at bilistene pynter litt på disse. Forøvrig går mye av arbeidet ut på å holde belysningen intakt.

Produksjon i Drammen samarbeider med Vestfold og Akershus i arbeidet med å holde E 18 fri for snø.

-Nytt av året er at vi har ansvaret for brøyting omlag 11 kilometer inn i Akershus til Slependsen. Vi brøyter også 1,5 km inn i Vestfold til Bergseng bro, opplyser Sigmund Haugen.

Egen anleggsgartner

-Så vidt meg er bekjent er vi det eneste produksjonsområdet i Buskerud som har egen anleggsgartner. Dette er blitt nødvendig, siden vi stadig får flere anlegg som krever beplantning. Ikke minst vil anleggsgartneren få nok å gjøre når vi overtar driftsansvaret for E 18 i Kobbervikdalen. Forøvrig har vi mange rundkjøringer som trenger større grad av vedlikehold nå som vi har gått vekk fra kulestein, og bruker gress og busker i stedet, sier Sigmund Haugen.

-Vi har også to ansatte som har spesialkompetanse innen steinarbeid. De har gått kurs i setting av granitt, som blant annet benyttes i brolegging og til kantsteiner, forteller han.

Tror på åpenhet

Sigmund Haugen har vært på Lierstranda i ett og et halvt år - han kom dit samtidig som



Det nye Vegvesenet offisielt trådte i kraft. -I forbindelse med omorganiseringen merket også vi at enkelte oppgaver og prosesser ikke gikk helt som de kanskje burde ha gjort. I begynnelsen dukket det opp en del udefinerte arbeidsoppgaver, og ansvarsfordelingen var noe uklart i starten. Disse problemene har vi imidlertid løst etter hvert. Jeg synes nå at vi jobber godt i lag med de ansatte på Trafikk, sier Haugen. Han tror at åpenhet en viktig forutsetning for at samarbeidet mellom Trafikk og Produksjon skal fungere.

-Vi prøver å ta opp problemer og uklarheter så snart de dukker opp, slik at vi får dem ut av systemet så fort som mulig, sier Haugen.

Andres erfaringer er god hjelp

I likhet med Sigmund Haugen selv, som har vært både anleggsarbeider, oppsynsmann og anleggsleder, har mange av de ansatte på Produksjon erfaring fra anleggsarbeid.



På Drammen veg- og trafikkstasjon er det godt å være! Morten Follestad (t.h.) og Knut Andersen trives godt i sine respektive jobber med henholdsvis hjullasterkjøring og skilting.

-Det er derfor en stor fordel for oss at mange på Trafikkavdelingen har erfaring fra vedlikeholdsarbeid. De fungerer som støtte for oss når vi trenger det, avslutter Haugen. ♦



Distriktsleder Odd Grette:

-Her er det nesten alltid kø

-I tillegg til innbyggerne og kjøretøyene som hører til vårt distrikt, får vi en del kunder fra andre nærliggende områder, forteller leder for Drammen trafikkdistrikt, Odd Grette. -Stasjonen vår er sterkt preget av det høye aktivitetsnivået, og det er alltid noen som venter på tur, sier han.

Arbeidet til de ansatte her ved stasjonen bærer preg av at vi ligger såpass nær en storby, mener Odd Grette. Han tror atmosfæren på veg- og trafikkstasjonen på Lierstranda er nokså anderledes enn på de andre stasjonene i fylket. Ikke bare er det flere kunder som skal betjenes, men kundene er også svært forskjellige. For eksempel finnes det innbyggere i distriktet som ikke behersker det norske språket fullt ut. Da kan det være vanskelig for de ansatte å få formidlet den nødvendige informasjonen, og rutineoppgaver kan bli vanskelige.

-Jeg har likevel inntrykk av at det går bra, sier Grette, som roser sine medarbeidere.

Prøveår

Tiden siden innføringen av Det nye Vegvesenet er blitt sett på som et prøveår ifølge Grette.

-Vi har ikke hatt noen økning i sykefraværet



Distriktsleder Odd Grette er stolt av sine medarbeidere - Mette S. Amundsen (t.v.) og Karin Moen i informasjonsskranken.

som følge av omorganiseringen, men jeg skal ikke påstå at prosessen har gått helt smertefritt. Selvfølgelig har det til tider vært tøffe tak og de ansatte har fått kjørt seg, men jeg synes likevel vi kan være fornøyde, mener Grette. Han tror at de ansattes ballast i form av solide kunnskaper og kjennskap til lover og regler har spilt en viktig rolle.

Under samme tak i fem år

Veg- og trafikkstasjonen på Lierstranda sto ferdig til bruk i november 1991, og er en av de aller nyeste i landet. Grette forteller at de av den grunn ofte får besøk, både av norske og utenlandske grupper, som er interesserte i hvordan en såpass moderne stasjon fungerer.

Trafikkavdelingen og produksjonsavdelingen holder til under samme tak.

-Selv om stasjonen bare er fem år gammel, merker vi allerede at det snart vil bli behov for mer plass. Dette gjelder særlig for de elektroniske områdene. Den type elektronisk overvåking vi driver med i dag i form av temperatur- og luftfuktighetsmålinger på veiene, vil det trolig bare bli mer av etter hvert som de store vegprosjektene skrider fram, mener Grette. Han sier forøvrig at det er tydelig at stasjonen ble bygd med tanke på den gamle organiseringen av Vegvesenet. Selv om Trafikk og Produksjon holder til i de samme lokalene, er det likevel en viss avstand mellom dem.

-Vi sitter i hver vår ende av huset, og mellom oss har vi blant annet kantina og rommene som brukes til teoridelen av førerprøver. Det ville vært bedre om kontorene hadde vært samlet i én ende av huset, synes Grette.

-Men, selv om forholdene ikke er 100 % tilrettelagt, går samarbeidet med Produksjon bra, avslutter han. ♦



Et knippe ansatte på Drammen veg- og trafikkstasjon. Fullmektig Kate Walaker, fungerende oppsynsmann Thor Olaf Døvingen og produksjonsleder Sigmund Haugen. Bak til venstre står faggruppelider for veg på Trafikkavdelingen, Peder Gårder.

Fakta om Drammen distrikt:

Areal: 977 km²
Innbyggere: ca. 110 000
Kjøretøyer: ca. 56 000

Vegnett:
Riksveger: 185,5 km
Fylkesveger: 106,5 km
Gang- og sykkelveger: 56,5 km

Distriktsleder:
Odd Grette

Produksjonsleder:
Sigmund Haugen

Antall ansatte i
produksjonsområdet: 43

Antall ansatte i
trafikkdistriktet: 31

Bygning:
Drammen veg- og
trafikkstasjon



Ansatte og innleide utstyres med sikkerhetskort

De fleste produksjonsmedarbeiderne i Statens vegvesen Buskerud er nå utstyrt med sikkerhetskort. Kortet er et bevis på at man har gjennomgått et tre timer langt kurs med sikkerhet på arbeidsplassen som tema. Kursene arrangeres i HMS-seksjonens regi, og er en del av SvBs kvalitetssikringsarbeid.



TEKST OG FOTO:

INGER LISE SAGMO



Kjekt å ha! Produksjonsmedarbeiderne Erik Bergan (t.v. i midten) og Truls Løvli viser fram sikkerhetskortene de har fått. Her flankeres de av kursleiderne Arvid Løver og Anita Hellum Persvik.

Arbeidet med sikkerhetskortet og opplæringen i tilknytning til dette har utgangspunkt i en FAFO-rapport fra 1993. Der slås det fast at det stilles like sikkerhetskrav til egne ansatte og innleide i Statens vegvesen, men at oppfølgingen av kravene er varierende. Konklusjonen er at det er behov for felles informasjon og opplæring. Etter pålegg fra Vegdirektoratet skal alle som jobber innen produksjonsområdene gjennomgå sikkerhetskurs og bli utstyrt med sikkerhetskort. Det er opp til det enkelte fylke å avgjøre om ordningen skal gjelde øvrige ansatte i organisasjonen. I Buskerud har vegsjefen i ledermøte besluttet at alle egne ansatte og personer som skal utføre arbeid på et produksjonsområde, skal kunne fremvise sikkerhetskort.

Produksjonsansatte først

Siden produksjonsmedarbeidere er blant dem som oftest utsettes for ulykker på arbeidsplassen, har HMS-seksjonen valgt å ta for seg denne gruppen ansatte i første omgang, sammen med en del innleide i produksjonsavdelingen. Assisterende verneleder, Arvid Løver, og HMS-ansvarlig ved anleggskontoret på Langum i Drammen, Anita Hellum Persvik, har i høst kurset omlag 200 SvB-ansatte. I neste omgang er det innleide kontraktører, fortrinnsvis innen vintervedlikehold, som står for tur. I løpet av vinteren skal et utvidet program gjennomføres for myndighetsdelen (trafikk og utbygging). I dette programmet vil det bli fokusert på myndighetssidens byggherrerolle.

Lokale kvalitetsplaner

-Når og på hvilken måte vil man begynne å håndheve bestemmelsene omkring sikkerhetsopplæringen?

Verneleder Albert Skarstad sier at her har lederne på de enkelte produksjonsområdene en viktig rolle. I de lokale kvalitetsplanene skal HMS-arbeidet beskrives, og her vil rutinene i forhold til sikkerhetskortene være et viktig punkt. Bestemmelsene skal naturligvis følges, men fleksibilitet og skjønn må likevel ikke glemmes, særlig mens ordningen er relativt ny.

-Det viktigste er tross alt å få folk til å forstå tanken bak det vi gjør. Sikkerhetskortet skal ikke være et påtvungen onde, men et gode som er med på å skape positive holdninger til sikkerhetsarbeid, sier Skarstad.

Det overordnede målet er å redusere antallet ulykker og nestenulykker. Dette håper vegsjefen å få til ved å sørge for at de ansatte har forståelse for de krav og bestemmelser som finnes, samt at de skal føle seg tryggere i arbeidssituasjonen og dermed øke motivasjonen. I praksis betyr det at man på kursene får en gjennomgang av hvilke lover og regler man må forholde seg til, blant annet hvordan kjemikalier skal behandles, krav til skilting og verneutstyr, og kontroll av maskiner og kjøretøyer.

Færre ulykker og nestenulykker

De viktigste er tross alt å få folk til å forstå tanken bak det vi gjør. Sikkerhetskortet skal ikke være et påtvungen onde, men et gode som er med på å skape positive holdninger til sikkerhetsarbeid, sier Skarstad.

Sikkerhet vs. effektivitet

De produksjonsansatte ved Ringerike veg- og trafikkstasjon er blant dem som har vært på kurs og fått sine sikkerhetskort. Et tema som dukket opp under det ene kurset, var forholdet mellom sikkerhet og effektivitet. Det kom tydelig fram at sikkerhetsteori kan være vanskelig å overføre til virkeligheten.

-Mye av det vi har vært gjennom på kurset var kjent fra før, men jeg synes likevel at kurset og sikkerhetskortet er fine tiltak, sier produksjonsansatt Truls Løvli.

-Utfordringen kommer når vi er ute på produksjonsområdene igjen. Det er ikke alt som er like greit å gjennomføre i praksis, avslutter Løvli. Han tror de fleste setter pris på at det er lagt opp til intensive og korte kurs.

Sikkerhetskurs på CD-ROM

Sikkerhetsopplæringen vil en tid framover fortsette i form av halvdags-kurs. Det jobbes imidlertid med å få utviklet et multimedia-program med samme innhold som kursene. Hensikten er at nyansatte og etterslengere skal slippe å vente på at neste kurs arrangeres, men heller bruke noen timer foran PC'en og gjøre seg fortjent til et sikkerhetskort når det passer den enkelte. Verneleder Albert Skarstad forteller at denne formen for opplæring vil være noe mer krevende. For å være sikker på at alle virkelig går gjennom hele programmet, vil det bli lagt inn oppgaver og spørsmål som skal besvares underveis. Skarstad regner med å kunne ta i bruk denne undervisningsformen i løpet av første halvdel av 1997. ♦

Statens vegvesen	
Sikkerhetskort	
Gjelder for utførelse av arbeidsopdrag for Statens vegvesen	
(Navn)	
Ansatt hos: _____	
Gyldig til: _____	
Utstedt av: _____ (Fylkesnavn)	
Kortnr.:	(Fylkesnr) (L.nr)
(Dato og underskrift)	

Sikkerhetskortet er en dokumentasjon på at det er gitt en generell innføring i HMS-bestemmelsene for Statens vegvesen.

Kortet gjelder innenfor alle arbeidsområder hvor Vegvesenet er hovedbedrift etter Arbeidsmiljøloven § 15.

Jeg bekrefter at jeg har fått en innføring i HMS-bestemmelsene for Statens vegvesen. Jeg er klar over konsekvensene av brudd på disse bestemmelsene.

(Dato) (Underskrift)

Slik ser sikkerhetskortene ut. Etter endt kurs skriver deltakeren under på de betingelsene som er nevnt på baksiden av kortet.



Herlig høsttur i Jotunheimen

Bedriftsidrettslaget med Sæming Alvim i spissen, jobber fortsatt aktivt for å skape et enda bedre arbeidsmiljø, og responsen i år har slett ikke vært dårlig.

-I alt har 134 personer vært med på de ski- og fotturene vi har arrangert, men det er plass til mange flere, sier Alvim.

Høydepunktet i årets turprogram var langhelgen som ble arrangert i september. Da satte hele 40 personer kursen mot Jotunheimen, der turisthytta Glitterheim var valgt som base i tre døgn. Herfra var det lagt opp til ulike dagsturer, slik at alle kunne velge det alternativet som fristet mest.

-Vi startet turen oppover en torsdag ettermiddag. Da vi kom fram til parkeringsplassen hadde nattemørket forlenget seg, så det siste stykket inn til hytta ble tilbakelagt i strålende høstvær under en glitrende stjernehimmel. Men så var vi da også på veg til Glitterheim, påpeker Alvim.

Fredag ble Glittertind målet for de aller fleste.

-I små flokker dro vi opp mot tinden - i sol fra skyfri himmel, mens tinder og breer steg fram, forteller Alvim.

Han beretter om små raster, lett antrekk, smilende fjes og godt humør. Det var et fantastisk skue fra toppen, med utsikt til Galdhøpiggen, Skagastølstindene, Rondane og andre kjente fjellområder i det fjerne. Etter at nistepakkene var fortært, gikk turen nedover langs forskjellige ruter, og dagen ble avsluttet med god mat og godt drikke på Glitterheim.

Neste dag tok noen turen innover Veodalen,



Dette er noe annet enn en vanlig arbeidsdag! Øyvind Furseth, Sonja Sporstøl og Jan Moe var blant de fornøyde turdeltakerne. (Foto: Sæming Alvim.)

mens andre valgte å prøve seg på brevandring. Sammen med erfarne breførere, ble dette en spennende opplevelse for mange. Også denne dagen fikk en deilig avslutning - med spekemat og rømmegrøt til middag.

-Vi fikk topp forpleining av familien Vole og deres medhjelpere, understreker Alvim.

Hjemreisen tok store deler av søndagen. Alvim ønsker på vegne av turkomiteén å takke alle deltakerne for den positive holdningen til tiltaket.

-Opplegget med base på ei hytte var meget vellykket, synes han.

Neste år blir det nye muligheter for dem som hittil ikke har dristet seg til å være med. Ildsjelen Sæming Alvim forteller at programmet vil foreligge så snart årsmøtet er avviklet på nyåret en gang, og han håper på enda større oppslutning enn i år. ♦

Stilfull markering av det 25. Hallingkastet



TEKST: WILLY BAKKEN

FOTO: GAUTE MOEN

Den tradisjonsrike håndballturneringen Hallingkastet ble i år arranger for 25. gang. Jubileumsturneringen samlet omlag 400 deltakere fra 18 fylker på Gol siste helgen i september. Både sportslig og sosialt ble det nok et vellykket arrangement, og både vegdirektøren og Buskeruds vegsjef var å finne blant supporterne. Verken herre- eller damelaget fra Buskerud maktet å komme til sluttspillet, men begge gjorde likevel en svært hederlig innsats ute på parketten. Turneringen ble vunnet av Nordlands herrelag, mens Vegdirektoratet gikk av med seieren i dameklassen. ♦



I anledning av jubileet stilte en rekke av de kvinnelige deltakerne (pluss en av gutta) i bunad, noe som bidro til at banketten ble ekstra stilig denne gang. Her ser vi de flotte Buskerudjentene i sin fineste stas.



Vegpensjonister i vesterled

"Å kunne eg fara til Telemark" heter det hos dikteren. Nå er det skjedd for vårt vedkommende. Proppet med inntrykk av alle mulige slag, vendte vi hjem igjen, og får vel et svare strev med å fordøye det hele.



Uten mat og drikke...



TEKST: OLAF RUSTAND

FOTO: HANS-JAN HÅKONSEN

I år var det altså Nedre Buskeruds pensjonister som fikk sjansen. Vel 90 stykker satte vi oss i bussene ved Drammen rutebilstasjon tidlig om morgenen 29. august. Vi opplevde skiftende landskaper gjennom Sande, Hof, Hvitvingfoss, Lågendalen og opp stigningene til Vindfjelltunet på Siljanskogen - et idyllisk sted ved et vakkert fjern. Her stod frokosten ferdig, og vi ble ønsket velkommen og "god appetitt" av Hans-Jan Håkonsen fra Vegkontoret.

Turen gikk videre gjennom Siljan til Skien og langs vestsiden av Norsjø til Ulefoss. Vårt neste stoppested var Ulefoss Hovedgård. To telemarkinger, som virkelig kunne lekse si, guidet oss gjennom dette bygget, som blir regnet som empiretidens hovedverk i Norge. Omgitt av et vakkert parkanlegg minner det utenfra litt om Jarlsberg Hovedgård. Det er familien Aall som har residert her.

Videre stanset vi ved det såkalte Øvre Verket, som i brosjyrene betegnes som en attraksjon ved Telemarkskanalen. Vi var nå inne på familien Cappelens enemerker. Her er det restaurert gamle arbeiderboliger som i dag blant annet inneholder utstillinger, verksted og konditori. Et av husene er innredet med møbler og inventar fra gamle dager. Eierselskapets offisielle navn er S.D. Cappelen ANS, og ledes av sivilingeniør Diderik Cappelen og siviløkonom Carl Diderik Cappelen. Diderik Cappelen forteller han at han er 5. generasjon i "dynastiet," og at selskapet består av en rekke enheter med hovedvekten på Ulefos Jernværk, som regnes som hjørnesteinen i lokal-

samfunnet. Det beskjeftiger 280 ansatte, og har en årlig omsetning på 200 millioner kroner. Verket er grunnlagt i 1657 og ble kjøpt av familien Cappelen i 1835. Ulefos Jernværk er i dag et moderne automatisert jernstøperi med elektriske smelteovner. I hovedsak leverer jernverket gate-lokk og rister, samt industrigods. Selskapet har også store skogeiendommer, som årlig avvirker cirka 11 000 m³ tømmer, og dessuten Holla Gård med i alt 1100 mål innmark. Svære greier, altså.

Fra Ulefoss gikk turen videre til Norsjø Hotel, der vi fikk servert middag. Vegsjefen talte og kom blant annet inn på betydningen av samværet innen Vegvesenet. Han hadde også pene ord til oss pensjonister. Så bar det videre til Evju Bygdetun i Sauherad kommune.

Nå var vi kommet til hjemreisen som gikk gjennom Notodden, Kongsberg og Hokksund til Drammen. Underveis tok jondølen Hans Erik Rua mikrofonen, og på sin vanlige sindige måte frembragte han "Kongsberg-gjengens" takk for turen.

Vi kan ikke komme fra denne beretningen uten å måtte nevne vegsjefens guiding under hele turen. At han kan sin veghistorie, det visste vi alle, men at han fikk fram så mye annet - blant annet av historisk interesse, var imponerende. En spesiell takk til Trygve Rognan for dette, som faktisk fikk oss til å glemme hele regnværet. Selvsagt også en takk til administrasjonen som fikk i stand denne turen, og ikke minst til reiseleder Oddrun Andreassen som gjorde en prikkfri jobb. Det var en fin tur, som bare etterlot seg fornøyde deltakere.



Vegmesterskap i presisjonskjøring

Vegmesterskapet i presisjonskjøring ble arrangert lørdag 31. august ved Vikingskipet på Hamar. Arrangørfylket Hedmark hadde lagt alt til rette på beste vis. Buskerud stilte med fullt lag i alle klasser: Morten Follestad i L 70-klassen (hjullaster), Bent Sørensen og Harald Haare i høvelklassen, samt Ole Reidar og Kristen Bollerud i lastebilklassen. Maskininstruktør Arne Bråten var lagleder.

Konkurransen på de tre arenaene viste at førerferdighetene i Vegvesenet er på topp. Selv små marginer på enkeltposter ga store utslag på rekkefølgen i resultatlisten. Våre deltakere kom hederlig fra det - og marginene til topplasseringene var små.

Vegmesterskapet er også en fin måte å bli kjent med yrkesbrødre (og -søstre) i andre fylker på. På veg til Hamar var det fredag lagt inn et besøk på Gardermoen-anlegget. Den sosiale delen av arrangementet omfattet foruten bankett lørdag kveld også seilas på Mjøsa med Skibladner, spekemat og trekkspillmusikk fredag kveld. Søndag gikk vegen hjem via Skogbruksmuseet i Elverum.

I en innlagt "åpen klasse" gikk det ikke så greit for deltakerne. Klassen besto av produksjonsdirektør Bjørn Erik Selnes fra Vegdirektoratet, vegsjef Helen Wigdel fra Hedmark og vår egen produksjonssjef Tore Braaten. I denne delen av konkurransen viste direktøren fremragende ferdigheter etter en kort forhåndsinstruksjon ved vår utlånte maskininstruktør Arne Bråten. Helen Wigdel mistenkes sterkt for å ha tjuvtrent som forberedelse til en overbevisende opptreden som maskinfører under åpningsseremonien. Vår egen produksjonssjef var åpenbart ute av trening. De langt mer erfarne tilskuerne fikk seg et godt flir under raseringen av dekkstablene som markerte ryggeløypa. ♦



Resultater:

Lastebil - 34 deltakere
 Vinner: Odd Heggenes, Telemark
 16. plass: Ole Reidar Bollerud
 17. plass: Kristen Bollerud

Hjullaster - 18 deltakere
 Vinner: Øyvind Hardeland, Hordaland
 14. plass: Morten Follestad

Veghøvel - 28 deltakere
 Vinner: Svein Lyngsgård, Hordaland
 18. plass: Bent Sørensen
 27. plass: Harald Haare

3-manns lag
 Vinner: Hordaland
 14. plass: Buskerud

Produksjonssjef Tore Braaten gjør et tappert, men ikke fullt så vellykket forsøk på å manøvrere hjullasteren gjennom løypa.

Disse karene utgjorde Team Buskerud: Morten Follestad (foran f.v.), Harald Haare, Kristen Bollerud, Ole Reidar Bollerud, lagleder Arne Bråten (bak t.v.) og Bent Sørensen.



NILSEN RUTH BORGINE O
KR. BRENNERSV. 78 B

3026 DRAMMEN

MASSEKORSBÅND

Returadresse:
Statens vegvesen
Buskerud vegkontor
Pb. 2265 Strømsø
3003 Drammen

C



FÅR MAN HJELP, SKAL DET TAKKES DERFOR

AV OSKAR GJESTMOEN

Vi ser åpningen av høyfjellsvegen over Hardangervidda for omlag 40 år siden. Freserkjører Henrik Brænden fra Buskerud stikker sitt brune og barkede ansikt ut av døra og mottar hordalendingenes takk for hjelpen.

Dengang stoppet ikke freserne på fylkesgrensa ved Halne, men fortsatte inn i Hordaland til de møtte brøytemannskapene fra vest. På bildet ses to av de gamle 16 tonn tunge freserne fra krigens dager.

Tyskerne bestemte seg raskt for å prøve å holde Hardangervidda åpen om vinteren. Det var meningen at de skulle sette opp snøoverbygg langs hele vege. Dette arbeidet skulle utføres i løpet av fem år. I 1943 og -44 ble hele 1500 jernbanevognlaster med tømmer og trematerialer fraktet opp til Haugastøl, og i 1944 ble ni kilometer overbygg reist. Men, selv tyskerne måtte kapitulere for værgudene på Hardangervidda.